

۳ دهه بلا تکلیفی برای یک مسیر ۲ ساعته

نخستین پروژه راه آهن سریع‌السیر ایران، یعنی مسیر تهران-قم-اصفهان، در حالی وارد دهه سوم از عمر خود شده که هنوز تنها ۷ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است؛ آن‌هم در مسیری که کمترین تقاضای سفر را دارد. پروژه‌ای که قرار بود با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت، زمان سفر تهران تا اصفهان را به حدود دو ساعت کاهش دهد، حالا دستخوش کندی، بی‌برنامگی و بی‌ثباتی مدیریتی شده است.

به گزارش **مشعل نیوز**؛ نخستین پروژه راه آهن سریع‌السیر ایران، یعنی مسیر تهران-قم-اصفهان، در حالی وارد دهه سوم از عمر خود شده که هنوز تنها ۷ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است؛ آن‌هم در مسیری که کمترین تقاضای سفر را دارد. پروژه‌ای که قرار بود با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت، زمان سفر تهران تا اصفهان را به حدود دو ساعت کاهش دهد، حالا دستخوش کندی، بی‌برنامگی و بی‌ثباتی مدیریتی شده است.

از تغییر چندباره مسیر و استانداردهای فنی گرفته تا امضای قراردادهایی با ارقام عجیب، این پروژه نماد آشفتگی در برنامه‌ریزی است. تنها در بخش قم-اصفهان، زیرسازی ۷۵ درصد پیش‌رفته اما در سایر بخش‌ها از جمله روسازی و سیگنالینگ، خبری از پیشرفت نیست. بروز اختلاف در میزان پرداختی به پیمانکار چینی، پرداخت ۸۵۰ میلیون یوآن جریمه تأخیر و نبود یک نهاد مشخص برای مدیریت پروژه، تنها بخشی از زنجیره مشکلات آن است.

برآوردها نشان می‌دهد بلیت این خط می‌تواند تا ۴ میلیون تومان برسد؛ رقمی که حتی با یارانه دولت نیز جذابیتی برای مسافران نخواهد داشت. در این میان، مرکز پژوهش‌های مجلس نیز با انتشار گزارشی، نسبت به نبود نقشه راه و نبود ساختار اجرایی در این پروژه هشدار داده و سناریوهای مختلفی برای تعیین تکلیف آن پیشنهاد کرده است؛ از توقف همکاری با چین گرفته تا بهره‌برداری به‌صورت راه آهن عادی.

در حالی که بسیاری از کشورها قطارهای سریع‌السیر را توسعه داده‌اند، ایران هنوز درگیر آزمون و خطا و تصمیم‌گیری درباره یک

پروژه ناتمام است؛ پروژه‌ای که می‌خواست پیش‌تاز سرعت باشد، اما در ایستگاه بلاتکلیفی جا مانده است.